Trafikförvaltningen
Ledningsstaben

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-10-18

Ärende
TN 2022-0196

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Daniel Angermann

Trafiknämnden
2022-11-21, punkt 9

Svar på skrivelse från (V) angående TRI Järnväg och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har 2022-02-15 i skrivelse angående Tri Järnväg (Tri JVG) och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan, ställt frågor kopplat till trafikförvaltningens åtgärder och i detta ärende återkommer trafikförvaltningen med förslag till svar på nämnda skrivelse.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse (V) angående Tri Järnväg och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad

Förslag och motivering

Vänsterpartiet önskar svar på sina frågor. Trafikförvaltningens svar och övervägande redovisas nedan.

Följande frågor har ställts i skrivelsen:

1. *Stämmer det att trafikförvaltningen har ändrat i Tri Jvg och lämnat över till trafikentreprenören att själva göra bedömningen i vilka fall normaltåg som är upplåtet för trafikanter får framföras utan konduktör?*

Trafikförvaltningen har med anledning av inledd modernisering av fordonsflottan uppdaterat Tri Jvg. Uppdateringen utgår från att lokföraren, i de fall förutsättningar finns, kommer kunna övervaka trafikantutbyte och dörrstängning utan konduktör.

Tri Jvg gäller för Saltsjöbanan och Roslagsbanan och reglerar att, om förutsättningar finns, föraren själv kan övervaka trafikantutbyte och dörrstängningen och således behöver tåget inte bemannas med en tågvärd/konduktör. Efterkontrollen får ske utan tekniska hjälpmedel om hela tåget kan överblickas via backspegel, trafikspegel eller från en plats på plattformen. Om tekniska hjälpmedel används ska dessa vara godkända av TF.

Saltsjöbanans grenbana, dvs. mot Solsidan, kan trafikeras med en lokförare då förutsättningar för att övervaka trafikantutväxlingen och dörrstängningen finns. De nya fordonen X15p på Roslagsbanan har upphandlats med tekniska hjälpmedel så att lokföraren kan övervaka trafikantutbytet och dörrstängningen.
Det pågår ytterligare en riskanalys, som genomförs av järnvägsföretaget, hur detta praktiskt ska utföras.

2. *Har man gjort en riskbedömning, och vad har den i så fall kommit fram till?*

Ja, riskbedömningar genomförs i samband med uppdateringar av Tri Jvg enligt CSM-RA och på Saltsjöbanan gjordes bedömningen att inga ytterligare risker finns kopplat till att lokföraren övervakar trafikantutväxlingen. Det pågår ytterligare en riskanalys, som genomförs av järnvägsföretaget, hur detta praktiskt ska utföras.

3. *Har förvaltningen haft kontakt med skyddsorganisationerna? Om ja, hur har deras syn på förändringen i så fall varit?*

Ja, förvaltningen har inkluderat skyddsorganisationerna i riskanalysarbetet. Gällande deras syn på förändringen ber vi er kontakta skyddsorganisationerna.

4. *Hur överensstämmer förändringen av Tri Jvg med avseende krav på bemanning med skrivningarna i avtalet mellan förvaltningen och trafik entreprenörerna?*

I båda avtalen är kraven att bemanning följer kraven i Tri Jvg, på Saltsjöbanan är det inte möjligt att framföra C10, C11 utan tågvärd/konduktör på sträckan Henriksdal-Saltsjöbaden, det är endast tillåtet på sträckan Igelboda-Solsidan.

På Roslagsbanan med fordonstypen X10P finns inte tekniska förutsättningar att framföra tågen utan tågvärdar/konduktörer. Den genomförda riskanalysen, se punkt 1 ovan, är en anpassning av Tri Jvg till framtida moderna fordon eller andra tekniska förutsättningar och har visat att det är möjligt med enmansbemanning för X15P, dvs. utan tågvärd/konduktör.

Roslagsbanans tåg består av tre vagnar. I mittersta vagnen är det lågt insteg och lätt att komma ombord med rullstol, rullator eller barnvagn utan assistans. De övriga vagnarna har trappsteg.

Det nya trafikavtalet är upphandlat med utgångspunkt att det är enmansbemanning för X15P.

5. *Vem kommer eventuell besparing till godo?*

Besparingen på Roslagsbanan kommer trafikförvaltningen till godo då nya trafikavtalet E34 är mer kostnadseffektivt än det tidigare avtalet.

Så länge säkerhetsmässiga krav i avtalet för Saltsjöbanan är uppfyllda ger ersättningsmodell med VBP på Saltsjöbanan trafikutövaren möjlighet att bemanna tågen efter sina egna trafikbestämmelser och bemanningsdirektiv.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Daniel Angermann
Chef ledningsstaben

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-10-18

Ärende
TN 2022-0196

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående TRI Järnväg och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan

I likhet med pendeltågstrafiken är tryggheten och säkerheten ombord på Saltsjöbanan och Roslagsbanan beroende av att det finns personal ombord på tågen och att föraren inte är ensam. Det gäller både för resenärerna och för personalen. Utan ombordpersonal minskar tryggheten och säkerheten för alla, och sårbarheten ökar.

Enligt avtalen med trafikentreprenören på Saltsjöbanan och Roslagsbanan (Arriva) ska banan trafikeras med den säkerhetsbemanning som krävs i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg (Tri Jvg), vilket när avtalen ingick var att det skulle finnas säkerhetsutbildad personal utöver föraren ombord för att garantera säkerheten, oftast med titel konduktör eller tågvärd. 2018 ändrade trafikförvaltningen på Arrivas initiativ Tri Jvg så att tåg som består av högst två vagnar på den så kallade Grenbanan (Igelboda – Solsidan) inte längre behöver ha konduktör ombord. På så sätt kan Arriva nu, utan att bryta mot avtalet, trafikera grenbanan utan konduktörer eller annan ombordpersonal vid trafikering med tåg om högst två vagnar. Otryggheten längs linjen har sedan dess ökat.

På trafiknämnden i december 2018 krävde vi i Vänsterpartiet, utan att få gehör hos den borgerliga majoriteten, att framtida förändringar i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg skulle beslutas av nämnden. Nu har nästa förändring avseende TRI Jvg och bemanning tagits utan nämndens kännedom. Kravet i Tri Jvg på bemanning med konduktör har ändrats så att trafikförvaltningen överlåter åt trafikentreprenören att avgöra i vilka fall tåg får

framföras utan konduktör. Vi ser det som en mycket bekymmersam förändring där tryggheten och säkerheten ställs mot ekonomisk vinning. Ett aktiebolag med ett övergripande mål att generera pengar till ägarna kan frestas att ta för stora risker när det gäller säkerheten och skära ner på personal för att öka vinsten. Vi i Vänsterpartiet är mycket oroade för att det bara är en tidsfråga innan ombordpersonalen är borta på alla lokalbanor. Vi ställer oss frågande till hur utvecklingen rimmar med de borgerliga partiernas prat om trygghet? För oss är trygghet att det finns personal i systemet som kan förebygga otrygghet och snabbt kan hantera akut uppkomna situationer.

Det är också intressant att se hur förvaltningen på detta sätt släpper krav som ställts i upphandlingarna och de ingångna avtalen. Och var hamnar de besparingar som entreprenören kan tänkas uppnå med minskad personal ombord? Hos entreprenören? Eller kommer en del trafikförvaltningen till godo? Oavsett är det återigen samma visa i den borgerligt styrda kollektivtrafiken med upphandlingar där personalen får betala priset för att entreprenörerna ska kunna göra vinst. Ombordpersonal blir av med sina arbeten och den kvarvarande personalen, förarna, får ökad belastning och försämrade arbetsvillkor. Detta ökar systemens sårbarhet och går i förlängningen ut över resenärerna.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Samhällsviktiga funktioner måste var robusta och det går inte att kontinuerligt slimma organisationen. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet med hjälp av vinstdrivna entreprenörer som skurit bort den reservkapacitet och buffert som tidigare fanns och kunde omdisponeras vid behov. Vänsterpartiet har därför länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi.

Förändringen av Tri Jvg belyser än en gång problematiken med att låta kollektivtrafiken drivas av privata aktörer vars enda mål är att maximera företagets vinst. När jakten på vinst innebär avskaffande av konduktörer och ombordpersonal drabbas resenärerna i form av minskad trygghet och service, och personalen som får tuffare arbetsvillkor, och alla av en försämrad säkerhet. För resenärernas och personalens skull driver vi i Vänsterpartiet på för ett stopp för de ideologiskt drivna upphandlingarna av kollektivtrafik och vill istället ta tillbaka den i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande fråga:

1. Stämmer det att trafikförvaltningen har ändrat i Tri Jvg och lämnat över till trafikentreprenören att själva göra bedömningen i vilka fall normaltåg som är upplåtet för trafikanter får framföras utan konduktör?
2. Har man gjort en riskbedömning, och vad har den i så fall kommit fram till?
3. Har förvaltningen haft kontakt med skyddsorganisationerna? Om ja, hur har deras syn på förändringen i så fall varit?
4. Hur överensstämmer förändringen av Tri Jvg med avseende krav på bemanning med skrivningarna i avtalet mellan förvaltningen och trafik entreprenörerna?
5. Vem kommer eventuell besparing till godo?